

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Erik Schweickert und Hans Dieter Scheerer FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen

Neustrukturierung der Luftrettung – Einbezug der Wirtschaftlichkeit

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Inwiefern wurden im Rahmen des Gutachtens „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ oder im Nachgang von dessen Veröffentlichung Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit der im Gutachten gemachten Vorschläge zur Neustrukturierung der Luftrettung vorgenommen?
2. Aus welchen Gründen wurde ggf. im Rahmen der Erstellung des Gutachtens auf eine Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Vorschläge verzichtet?
3. Wie und auf wen teilen sich die Kosten für die Luftrettung auf?
4. Mit welchen Investitionskosten ist jeweils bei der Schaffung neuer Luftrettungsstationen und dem Abbau alter Standorte zu rechnen?
5. Wie groß waren jeweils die Investitions- und Unterhaltskosten für die aktuellen Luftrettungsstationen in Baden-Württemberg je Standort in den letzten fünf Jahren (aufgeteilt auf die jeweiligen Kostenträger)?
6. Wie würde sich die Schaffung einer zusätzlichen Luftrettungsstation im Raum Sigmaringen bei gleichzeitigem Beibehalt der aktuellen Standorte von Christoph 41 und 45 im Vergleich zur aktuell geplanten Schaffung zweier neuer Standorte für die beiden letztgenannten Rettungshubschrauber in den Räumen Tübingen/Reutlingen und nördlich Friedrichshafens bei gleichzeitiger Aufgabe der jetzigen Standorte kostentechnisch auswirken?
7. Inwiefern und aus welchen Gründen lehnen die Krankenkassen eine zusätzliche Luftrettungsstation im Raum Sigmaringen ab?

8. Inwiefern wäre sie, insbesondere bei einer positiven Einschätzung hinsichtlich eines zusätzlichen Standorts im Raum Sigmaringen (siehe Fragen 6 und 7) und in Anbetracht des großen Widerstands gegen die geplanten Verlegungen von Christoph 41 und 45 bereit, sich für eine solche Lösung einzusetzen?

23.5.2022

Dr. Schweickert, Scheerer FDP/DVP

Begründung

Im Zuge der Überlegungen zur Neustrukturierung der Luftrettung in Baden-Württemberg ergeben sich einige Fragen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit insbesondere in Bezug auf die geplanten Verlegungen der Rettungshubschrauber Christoph 41 und 45.

Antwort

Mit Schreiben vom 17. Mai 2022 Nr. IM6-5461-410/8 beantwortet das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Inwiefern wurden im Rahmen des Gutachtens „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ oder im Nachgang von dessen Veröffentlichung Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit der im Gutachten gemachten Vorschläge zur Neustrukturierung der Luftrettung vorgenommen?*
- 2. Aus welchen Gründen wurde ggf. im Rahmen der Erstellung des Gutachtens auf eine Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Vorschläge verzichtet?*

Zu 1. und 2.:

Die Ziffern 1 und 2 werden aufgrund Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg hatte auch zum Ziel, die Wirtschaftlichkeit der künftigen Luftrettungslandschaft in den Blick zu nehmen. Die Vorschläge zur Neustrukturierung berücksichtigen die Wirtschaftlichkeit des Systems primär auf zwei Ebenen:

Zum einen galt die Prämisse, dass neue, zusätzliche Luftrettsstandorte dann eingerichtet werden, wenn eine bedarfsgerechte Versorgung nicht durch die Verschiebung bestehender Luftrettsstandorte möglich ist.

Zum anderen wurden die einzelnen Standorte anhand des Kriteriums der prognostizierten Auslastung der Luftrettsmittel untersucht. Dies folgt dem Gedanken, dass eine ausreichend hohe Auslastung eines Standorts dem jeweiligen Luftrettsunternehmen als Konzessionsnehmer einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht. Demgegenüber war die Prüfung der jeweiligen Errichtungskosten der Standorte (also der Investitionskosten) nicht Gegenstand des Gutachtens. Diese werden vielmehr im laufenden Verfahrensschritt der standortbezogenen Umsetzungsbewertungen mit einbezogen.

Die konkrete Auslastungsprognose ist im Gutachten ab Seite 134 dargestellt. Danach steigt die Anzahl der Primäreinsätze im Ergebnisszenario im Vergleich zum

Null-Szenario um insgesamt rund 17 Prozent an. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Etablierung der beiden zusätzlichen Luftrettungsstandorte in Raum Lahr und im Raum Osterburken zurückzuführen. Eine deutliche Einsatzsteigerung ist zudem für Christoph 43 an seinem ursprünglichen Standort in Karlsruhe gegenüber dem Interimsstandort am Flughafen Baden-Baden festzustellen. Auch die Verlegung des Christoph 45 von Friedrichshafen in den Landkreis Ravensburg führt zu einem erkennbar höheren Einsatzaufkommen. Für Christoph 41 wird am neuen Standort ebenfalls eine deutlich höhere Auslastung prognostiziert.

Ein entlastender Effekt zeigt sich dagegen für den einsatzstarken Christoph 11 am Standort Villingen-Schwenningen. Dieser Effekt resultiert vor allem aus der Etablierung des neuen Standorts Lahr. Rückläufig sind zudem die Einsatzzahlen des Christoph 53 in Mannheim, dessen bisheriges Einsatzgebiet sowohl durch die Rückverlegung des Christoph 43 nach Karlsruhe als auch durch die Neuetablierung eines Hubschraubers bei Osterburken teilweise mehrfach abgedeckt ist. Auch für Christoph 54 ist durch die vorgesehene Südostverlegung ein Rückgang bei den Primäreinsätzen erkennbar, was zum einen auf die Etablierung des benachbarten Standorts Lahr zurückzuführen ist und zum andern mit der größeren Entfernung zu Gebieten mit einem hohen Notfallaufkommen (Großraum Freiburg) zusammenhängt.

Für alle Maschinen ist im Ergebnis eine wirtschaftliche Auslastung mit einem Gesamteinsatzaufkommen von jeweils deutlich über 1 000 Einsätzen pro Jahr prognostiziert – mit Ausnahme des neuen Standorts Osterburken, dessen simuliertes Primäreinsatzaufkommen mit 972 simulierten Primäreinsätzen knapp darunter (aber etwas höher als das derzeitige Primäreinsatzaufkommen des Standorts Friedrichshafen) liegt, wobei jedoch zusätzlich noch Sekundäreinsätze sowie Einsätze in den benachbarten Ländern hinzugerechnet werden müssen. Diese Einsatzkategorien waren nicht Bestandteil der simulierten Szenarien; es ist jedoch davon auszugehen, dass auf das Luftrettungsmittel mit Standort Osterburken insofern etwa 100 bis 200 weitere Luftrettungseinsätze entfallen werden.

3. Wie und auf wen teilen sich die Kosten für die Luftrettung auf?

Zu 3.:

Das Rettungsdienstgesetz (RDG) sieht nach derzeitiger Rechtslage in Bezug auf die Kostentragung für den Luftrettungsdienst eine Dreiteilung zwischen dem Land, dem jeweiligen Durchführenden als Leistungsträger und den Krankenkassen vor.

Der durch das Land beizusteuernde Anteil erfolgt gemäß § 26 RDG grundsätzlich im Wege der Förderung der Errichtungskosten von Luftrettungszentren. Soweit Kosten als förderfähig anerkannt sind und die Förderung im Einzelfall die weiteren gesetzlichen Vorgaben bzw. die Vorgaben der Förderrichtlinie einhält, trägt das Land 90 Prozent der förderfähigen Kosten. Die übrigen, nicht vom Land getragenen 10 Prozent der förderfähigen Kosten sind vom Leistungsträger als Eigenbeteiligung zu erbringen. Diese Förderpraxis wird, da die Luftrettung inzwischen nach europäischem Recht dem Wettbewerb unterliegt, künftig nicht mehr fortgeführt werden können. Das Rettungsdienstgesetz wird daher entsprechend überarbeitet.

Die Kostentragungspflicht der Krankenkassen wird gemäß § 28 RDG über die zwischen den Kassen und den Leistungsträgern vereinbarten Benutzungsentgelte auf Basis einer Vereinbarung nach § 133 SGB V abgewickelt. Hierbei werden insbesondere die laufenden Betriebskosten, die Investitionskosten für die Rettungsmittel sowie anteilige Kosten für den Rettungsdienst bei den Kosten der Leitstelle berücksichtigt. Diese Regelung wird auch künftig fortgeführt.

4. *Mit welchen Investitionskosten ist jeweils bei der Schaffung neuer Luftrettungsstationen und dem Abbau alter Standorte zu rechnen?*

Zu 4.:

Hierzu kann erst dann eine verbindliche Aussage getroffen werden, wenn die zukünftigen Standorte feststehen, da dies stark von den Gegebenheiten der künftigen Zielliegenschaften abhängt. Anhand der Erfahrung unter anderem auch aus anderen Ländern kann grob mit einem Betrag von 3 bis 5 Millionen Euro für den vollständigen Neubau einer Luftrettungsstation gerechnet werden.

Die Kosten eines etwaigen Abbaus von Stationen oder Stationsteilen ist ebenfalls stark von den individuellen Verhältnissen vor Ort abhängig – insbesondere von der durch den jeweiligen Eigentümer beabsichtigten Folgenutzung. Krankenhäuser sind beispielsweise im Rahmen der Vorgaben zur Notfallversorgung grundsätzlich verpflichtet, eine Hubschrauberlandestelle vorzuhalten.

5. *Wie groß waren jeweils die Investitions- und Unterhaltskosten für die aktuellen Luftrettungsstationen in Baden-Württemberg je Standort in den letzten fünf Jahren (aufgeteilt auf die jeweiligen Kostenträger)?*

Zu 5.:

In den letzten fünf Jahren wurden Investitionskosten für Luftrettungsstationen nach §§ 26, 30 RDG durch das Land wie folgt bewilligt:

Empfänger	Jahresförderprogramm	Förderhöhe	Fördergrund
DRF Luftrettung	2017	131.000,00 €	Interimslösung Baden-Airpark am Flughafen Karlsruhe/ Baden-Baden
DRF Luftrettung	2017	1.500.000,00 €	Neubau einer Luftrettungsstation in Karlsruhe

Die sonstigen Kosten im Bereich der Luftrettung werden angesichts der gesetzlich geregelten Kostenteilung (vgl. Antwort auf Frage 3) zwischen den Krankenkassen und den Luftrettungsunternehmen auf Basis einer Vereinbarung nach § 133 SGB V abgerechnet. Über die jeweilige Höhe liegen dem Innenministerium keine Erkenntnisse vor.

6. *Wie würde sich die Schaffung einer zusätzlichen Luftrettungsstation im Raum Sigmaringen bei gleichzeitigem Beibehalt der aktuellen Standorte von Christoph 41 und 45 im Vergleich zur aktuell geplanten Schaffung zweier neuer Standorte für die beiden letztgenannten Rettungshubschrauber in den Räumen Tübingen/Reutlingen und nördlich Friedrichshafen bei gleichzeitiger Aufgabe der jetzigen Standorte kostentechnisch auswirken?*

Zu 6.:

Betont werden muss, dass nach Auffassung des Innenministeriums unter der Bedingung einer wirtschaftlichen Auslastung nicht die Kosten für die anstehenden Strukturentscheidungen entscheidend sind, sondern die Frage der optimierten Patientenversorgung.

Dies vorausgeschickt, kann zu den Investitionskosten des angefragten Szenarios keine abschließende Prognose abgegeben werden, da für die geplanten zwei neuen Standorte noch keine Zielliegenschaft feststeht und auch nicht ersichtlich ist, wie hoch die Investitionskosten an einem etwaigen Standort Sigmaringen wären.

Was die Wirtschaftlichkeit, d. h. die prognostizierte Auslastung der Luftrettungsmittel angeht, führt die Verlegung des Christoph 45 von Friedrichshafen in den Landkreis Ravensburg nach den Gutachterempfehlungen zu einem erkennbar höheren Einsatzaufkommen. Auch für Christoph 41 wird am neuen Standort eine deutlich höhere Auslastung prognostiziert. Eine Simulation des Einsatzaufkommens eines hypothetischen Standorts Sigmaringen unter Beibehaltung der Standorte Leonberg und Friedrichshafen ist demgegenüber bisher nicht erfolgt. Klar ist jedoch, dass beide Maschinen nicht eine höhere Auslastung (wie im Empfehlungsszenario der Gutachter), sondern eine niedrigere Auslastung als bisher hätten, wenn Einsätze auf der Schwäbischen Alb, im Raum Sigmaringen und im nördlichen Bodenseeraum künftig von einem zusätzlichen dort stationierten Luftrettungsmittel absolviert würden.

7. Inwiefern und aus welchen Gründen lehnen die Krankenkassen eine zusätzliche Luftrettungsstation im Raum Sigmaringen ab?

Zu 7.:

Die Krankenkassen haben mit Schreiben vom 19. März 2021 in Form eines Eckpunktepapiers Stellung zur beabsichtigten Umsetzung des Luftrettungsgutachtens bezogen. Danach sehen die Krankenkassen unter anderem eine Verlegung der Luftrettungsstandorte von Leonberg nach Süden und von Friedrichshafen nach Norden als nachvollziehbar und begründet. Sobald die Umsetzungsbewertungen der Regierungspräsidien vorliegen, wird das Innenministerium zur künftigen Luftrettungslandschaft in Baden-Württemberg ein Gesamtumsetzungskonzept erstellen und mit den Krankenkassen beraten. Hierbei werden dann die einzelnen Empfehlungen des Struktur- und Bedarfsanalyse erörtert und im Zuge dessen konkrete Standortentscheidungen getroffen.

8. Inwiefern wäre sie, insbesondere bei einer positiven Einschätzung hinsichtlich eines zusätzlichen Standorts im Raum Sigmaringen (siehe Fragen 6 und 7) und in Anbetracht des großen Widerstands gegen die geplanten Verlegungen von Christoph 41 und 45 bereit, sich für eine solche Lösung einzusetzen?

Zu 8.:

Wie bereits dargestellt, sind nach Auffassung des Innenministeriums unter der Bedingung einer wirtschaftlichen Auslastung nicht die Kosten für die anstehenden Strukturrentscheidungen entscheidend, sondern die Frage der optimierten Patientenversorgung für ganz Baden-Württemberg. Darüber hinaus gilt, dass die künftigen Standorte nach vergaberechtlichen Grundsätzen vergeben werden müssen, da die Luftrettung nach europäischem Recht dem Wettbewerb unterfällt. Die Ausschreibung von Standorten mit nicht-wirtschaftlichen Auslastungsprognosen kommt dabei nach Auffassung des Innenministeriums nicht in Betracht, zumal die Gutachter wirtschaftliche Alternativen vorgeschlagen haben. Sollte sich jedoch im Zuge der Umsetzung des Gesamtkonzepts die Notwendigkeit eines weiteren Standorts ergeben, so wird sich das Innenministerium einer entsprechenden Prüfung selbstverständlich nicht verschließen. Die Einrichtung eines zusätzlichen Standorts als Alternative zu einer Standortverschiebung käme – unter der Voraussetzung einer wirtschaftlichen Auslastungsprognose – allenfalls dann in Betracht, wenn sich eine der Gutachterempfehlungen aus tatsächlichen Gründen, beispielsweise mangels eines geeigneten Standortes, als nicht umsetzbar erweist. Insoweit bestehen jedoch für die beiden Verlegungsempfehlungen der Standorte Leonberg und Friedrichshafen aktuell keine Anhaltspunkte.

In Vertretung

Klenk

Staatssekretär